

DIALOG(R)File 351:Derwent WPI
(c) 2005 Thomson Derwent. All rts. reserv.

010392442 **Image available**
WPI Acc No: 1995-293755/199539
XRPX Acc No: N95-222261

ABS braking system for vehicle - has improved stability control using fuzzy logic

Patent Assignee: BOSCH GMBH ROBERT (BOSC)
Inventor: BECKER R; BELZNER U; CAO C; LIEBEROTH-LEDEN B; MOELLER T
Number of Countries: 003 Number of Patents: 003
Patent Family:

Patent No	Kind	Date	Applicat No	Kind	Date	Week
DE 4405379	A1	19950824	DE 4405379	A	19940219	199539 B
JP 7257350	A	19951009	JP 9530913	A	19950220	199549
US 5634698	A	19970603	US 95391809	A	19950221	199728

Priority Applications (No Type Date): DE 4405379 A 19940219

Patent Details:

Patent No	Kind	Lan	Pg	Main IPC	Filing Notes
DE 4405379	A1	22	B60T-008/32		
JP 7257350	A	15	B60T-008/58		
US 5634698	A	14	B60T-008/32		

Abstract (Basic): DE 4405379 A

The ABS control system is improved using fuzzy logic which takes into account the slewing forces on the vehicle and any instability caused by braking. The braking program is modified to provide a balanced braking control by monitoring the changes in the slewing forces etc. The system monitors the changes in wheel speed, steering setting, speed etc.

The system is extended by including rear wheel steering in which the steering setting of the rear wheels is compared with the steering setting of the front wheels and the dynamics of the vehicle. Fuzzy logic is also applied to the control of the rear wheel steering.

ADVANTAGE - Improved vehicle stability/dynamics.

Dwg. 1/14

Abstract (Equivalent): US 5634698 A

Vehicle dynamics control system for a vehicle having wheels, said system comprising

means for determining desired slip values λ for said wheels,

means for determining actual slip values λ_i at said wheels,
an antilock controller which determines first desired pressure values P_{is} by comparing said actual slip values λ_i to said desired slip values λ is,

means for determining the front axle steering angle δ ,
means for determining the yaw speed w ,
a fuzzy logic brake controller which determines correction values ΔP_{is} in dependence on the front steering angle δ and the yaw speed w ,

adding means for determining second desired pressure values P^*_{is} according to $P^*_{is} = P_{is} + \Delta P_{is}$,

a pressure controller for generating brake pressure control signals in dependence on said second desired pressure values P^*_{is} , and
brake control valves responsive to said brake pressure control signals.

Dwg. 1/14

Title Terms: BRAKE; SYSTEM; VEHICLE; IMPROVE; STABILISED; CONTROL; FUZZ;
LOGIC

Derwent Class: Q18; Q22; T01; T06; X22

International Patent Class (Main): B60T-008/32; B60T-008/58

International Patent Class (Additional): B62D-006/00; G05B-013/02

File Segment: EPI; EngPI

Manual Codes (EPI/S-X): T01-J16B; T06-A05A1; X22-C01B; X22-Q

?



19 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

12 Offenlegungsschrift
10 DE 44 05 379 A 1

51 Int. Cl. 6:
B 60 T 8/32
B 62 D 6/00

21 Aktenzeichen: P 44 05 379.7
22 Anmeldetag: 19. 2. 94
43 Offenlegungstag: 24. 8. 95

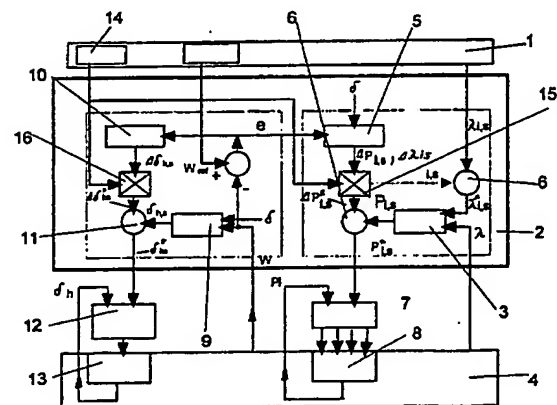
DE 44 05 379 A 1

71 Anmelder:
Robert Bosch GmbH, 70469 Stuttgart, DE

72 Erfinder:
Cao, Chi-Thuan, Dr.-Ing. Dr., 70825
Kornthal-Muenchingen, DE; Becker, Rolf, Dipl.-Ing.,
71254 Ditzingen, DE; Belzner, Ulrich, Dipl.-Ing., 71701
Schwieberdingen, DE; Moeller, Thorsten-Wilhelm,
Dipl.-Ing., 71701 Schwieberdingen, DE;
Lieberoth-Leden, Bernd, Dr.-Ing. Dr., 60385
Frankfurt, DE

54 Fahrdynamikregelsystem

57 Es wird ein Fahrdynamikregelsystem beschrieben, bei dem ein ABS, das Schlupfwerte auswertet, Druckwerte für die Radbremsen vorgibt. Zur Verbesserung der Fahrstabilität werden diese Druckwerte variiert, wobei die Variation durch einen Bremsregler mit den Eingangsgrößen Abweichung der Giergeschwindigkeit von einem Sollwert und Vorderachslenkwinkel bewirkt wird. Der Bremsregler ermittelt seine Ausgangswerte (Variationswerte) mit Hilfe der Fuzzy-Logik. Zusätzlich wird eine Hinterachslenkung in das System integriert, das zum Teil ebenfalls Fuzzy-Logik einsetzt. Anschließend wird eine auf Fuzzy-Logik beruhende Anpassung vorgeschlagen, die den Bremsregler und den Hinterachslenkregler gewichtet einsetzt.



DE 44 05 379 A 1



Beschreibung

Stand der Technik

5 Ein Fahrdynamikregelsystem mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Anspruchs 1 ist aus dem Aufsatz "A New System for Independently Controlling Braking Force Between Inner and Outer Rear Wheels" von Nakazato et al erschienen als SAE Paper 890835 bekannt. Der Grundgedanke besteht dabei darin, eine Vorrichtung zu schaffen, mit der die Stabilität und Lenkfähigkeit bei gleichzeitigem Erhalt kurzer Bremswege während einer
10 ABS-Bremmung eines Kraftfahrzeugs durch individuelle Radbremsdruckverteilung sichergestellt werden kann.

Vorteile der Erfindung

Durch die Erfindung soll eine Vereinfachung des Fahrdynamikregelsystems erreicht werden. Außerdem wird
15 durch die Fahrzeugalgorithmen ein echtzeitfähiges μ C-Programm erreicht. In weiterer Ausbildung der Erfindung wird zusätzlich eine Hinterachslenkung in das System integriert, das zum Teil ebenfalls Fuzzy-Logik einsetzt und es wird eine auf Fuzzy-Logik beruhende Anpassung vorgeschlagen, die den Bremsregler und den stabilisierenden Anteil des Hinterachslenksystems gewichtet einsetzt.

Figurenbeschreibung

Anhand der Zeichnung wird ein Ausführungsbeispiel der Erfindung erläutert. Es zeigen Fig. 1 ein Blockschaltbild eines erfindungsgemäßen Fahrdynamikregelsystems, Fig. 2 bis 14 Tabellen und Diagramme zur Erklärung der Regler und ihrer Funktion.

25 Das gezeigte System ist hierarchisch aufgebaut. Es besteht in der obersten Koordinationsebene aus einem Koordinationsblock 1, der die Sollwerte für einen ABS-Regler und einen Hinterachslenkungsregler vorgibt und außerdem die Anpassung enthält, die die Gewichtung steuert, mit der die stabilisierenden Anteile der Regler in die Gesamtregelung eingehen. Die verwendeten Sollwerte werden dabei experimentell oder heuristisch ermittelt.

30 Auf der nächsten Ebene 2 ist ein ABS-Schlupfregler 3 als Grundregler vorgesehen, der Schlupfsollwerte λ_{is} aus Block 1 und Schlupfstwerte λ_i vom Fahrzeug 4 (Fahrzeigräder $i = 1-4$ nicht dargestellt) verarbeitet und Drucksollwerte P_{is} abgibt. Zusätzlich ist ein Fuzzy-Bremsregler 5 vorgesehen, dem die Größen $e = w_{ref} - w$ und δ zugeführt werden. w ist die im Fahrzeug ermittelte Giergeschwindigkeit um die Hochachse, w_{ref} die Sollgiergeschwindigkeit aus dem Koordinationsblock 1 und δ der gemessene Vorderachslenkwinkel. Der Bremsregler 5 ermittelt unter Nutzung der Fuzzy-Logik Korrekturwerte ΔP_{is} , die zur Stabilisierung des Fahrzeugs dienen. Diese werden den Sollwerten P_{is} des ABS in einem Addierer 6 überlagert, so daß Drucksollwerte $P^*_{is} = P_{is} + \Delta P_{is}$ entstehen. Diese und Druckistwerte P_i werden einem in einer dritten Ebene vorgesehenen Druckregler 7 zugeführt, der Bremsdrucksteuerventile (in 8) für die Bremsen (in 8) ansteuert und den Solldruck einregelt.

35 Der Fuzzy-Bremsregler kann als Ausgangsgröße alternativ zu ΔP_{is} auch Schlupfkorrekturwerte $\Delta \lambda_{is}$ ausgeben, die in einem Addierer 6' den Schlupfsollwerten λ_{is} überlagert werden. Der ABS-Regler 3 erhält dann Schlupfsollwerte $\lambda^*_{is} = \lambda_{is} + \Delta \lambda_{is}$, die er in dem Druckregler 7 zuzuführende Drucksollwerte P_{is} umsetzt.

40 Parallel ist ein Hinterachslenkungsregler vorgesehen, der ein Modellfolgeregler ist und aus einem Steuerungsanteil 9 und einem Fuzzyregler 10 besteht. Dem Steuerungsanteil 9 werden als Eingangsgrößen die Giergeschwindigkeit w und der Lenkwinkel δ zugeführt, dem Fuzzy-Regler nur die Größe e . Der Steuerungsanteil 9 ermittelt aus den Eingangsgrößen w und δ einen Sollhinterachslenkwinkel δ_{hs} nach Maßgabe der folgenden Gleichung, wobei die Größen h_{22} , h_{22v} , Φ_{22ref} , h_{21ref} , Φ_{22} und h_{21} fahrzeugspezifische Konstante sind.

$$\delta_{hs} = (1/h_{22}) \times (1/h_{22v}) \times (\Phi_{22ref} w + h_{21ref} \delta - \Phi_{22} w - h_{21} \delta).$$

50 Der Fuzzy-Regler 10 erzeugt einen Korrekturwert $\Delta \delta_{hs}$, der von e abhängig ist und der dem Sollwert des Steuerungsanteils 9 zu einem neuen Sollwert δ^*_{hs} überlagert wird.

$$\delta^*_{hs} = \delta_{hs} + \Delta \delta_{hs}.$$

55 Dieser in einem Addierer 11 korrigierte Sollwert wird einem in dritter Ebene angeordneten Lageregler 12 zugeführt, dem auch der Istwert der Lage der Hinterachslenkung δ_h zugeführt wird und der mittels eines Stellers 13 die Hinterachslenkung nachstellt.

60 Wenn beide stabilisierenden Regler 5 und 10 wirksam sind, ist es sinnvoll, deren Einfluß nicht voll zur Geltung kommen zu lassen, sondern eine Gewichtung vorzunehmen. Die Gewichtung wird von einer mit Fuzzy-Logik arbeitenden Anpassung 14 in der obersten Ebene vorgenommen, wobei diese Gewichtungsfaktoren an Blöcke 15 und 16 abgibt, die zwischen 0 und 1 liegen.

Nun wird auf die Bremsregelung und auf die Hinterachsregelung näher eingegangen.

Die Aufgabe der Bremsregelung besteht darin, bei kritischen Fällen das Fahrzeug durch Gegenmomente, die durch individuelle Bremsdruck-Bremsschlupf-Änderungen erzeugt werden, zu stabilisieren.

65 Im Normalfall versucht der Schlupfregler zur Erzielung kurzer Bremswege einen gewünschten optimalen Schlupf λ_i , und damit einen optimalen Bremsdruck P_i für jedes Rad individuell einzuhalten. Dies bewirkt aber für manche Fahrmanöver (wie μ -Split-Bremmung, Kurvenbremsung oder Lenkwinkelsprung bei hoher Geschwindigkeit) unerwünschte Drehbewegungen, die zur Instabilität des Fahrzeugs (Schleudern, Spurabweichung)



führen können. Mit Hilfe des Fuzzy-Bremsreglers 5 soll mindestens ein Rad gezielt durch Verschiebung des Sollschlupfs (λ_{is}) oder Solldrucks (P_{is}) beeinflusst werden, so daß das Fahrzeug stabil bleibt. Der modifizierte Sollschlupf λ^*_{is} (Solldruck P^*_{is}) lautet dann, wie oben bereits gesagt

$$\begin{aligned}\lambda^*_{is} &= \lambda_{is} + \Delta\lambda_{is}, \\ P^*_{is} &= P_{is} + \Delta P_{is}.\end{aligned}\quad 5$$

Die Bildung von $\Delta\lambda_{is}$ bzw. ΔP_{is} erfolgt durch die Bewertung von querdynamischen Fahrzeuggrößen, nämlich dem Lenkwinkel δ und der Abweichung der Gierwinkelgeschwindigkeit $e = w_{ref} - w$:

$$\begin{aligned}\Delta\lambda_{is} &= f(\delta, e) \\ \Delta P_{is} &= f(\delta, e).\end{aligned}\quad 10$$

Man kann sowohl den Bremsdruck mit ΔP_{is} korrigieren als auch den Bremsschlupf mit $\Delta\lambda_{is}$.

Sinnvollerweise werden bei Druckzunahme der Sollschlupf und bei Druckabnahme der Solldruck variiert. Das heißt:

$$\begin{aligned}\Delta\lambda_{is} &> 0 \\ \Delta P_{is} &< 0\end{aligned}\quad 15$$

werden genutzt. 20

Durch die Kombination (δ, e) können vier Fahrzustände unterschieden werden:

$$\begin{aligned}\delta > 0, e > 0: & \text{links-untersteuernd} \\ \delta > 0, e < 0: & \text{links-übersteuernd} \\ \delta < 0, e > 0: & \text{rechts-übersteuernd} \\ \delta < 0, e < 0: & \text{rechts-untersteuernd}.\end{aligned}\quad 25$$

Je nach Fahrzustand werden die Räder unter- oder übergebremst. In der Tabelle der Fig. 2 sind Strategien und Zuordnungen der Bremsengriffe BRE zusammengestellt. V steht für vorn, H für hinten, L für links und R für rechts, I für innen und A für außen.

Der Fuzzy-Bremsregler 10 erzeugt aus $(\delta$ und $e)$ die entsprechenden Bremsengriffe BRE_V_I, BRE_V_A, BRE_H_I und BRE_H_A. Je nach δ bedeuten: 30

$$\begin{aligned}\delta > 0: \\ \text{BRE_VL} &= \text{BRE_V_I} \\ \text{BRE_VR} &= \text{BRE_V_A} \\ \text{BRE_HL} &= \text{BRE_H_I} \\ \text{BRE_HR} &= \text{BRE_H_A}\end{aligned}\quad 35$$

$$\begin{aligned}\delta < 0: \\ \text{BRE_VR} &= \text{BRE_V_I} \\ \text{BRE_VL} &= \text{BRE_V_A} \\ \text{BRE_HR} &= \text{BRE_H_I} \\ \text{BRE_HL} &= \text{BRE_H_A}.\end{aligned}\quad 40$$

Die Eingangsgröße e wird gemäß Fig. 3 auf einen Bereich von -1 und $+1$ normiert (e_N) und in vier unscharfe symmetrische Mengen eingeteilt: 45

NB = negative big
NS = negative small
PS = positive small
PB = positive big.

Die Ausgangsgröße BRE wird auf einen Bereich BRE_{min} und BRE_{max} normiert (Fig. 4, BRE_N) und ebenfalls in vier unscharfe symmetrische Mengen eingeteilt: 50

NB = negative big
NS = negative small
PS = positive small
PB = positive big. 55

Zwischen den physikalischen und den normierten Größen gelten folgende Zusammenhänge:

$$\begin{aligned}e \cdot K_{I_BRG} &= e_N \\ \text{BRE}_N \cdot K_{3_BRG} &= \text{BRE}\end{aligned}\quad 60$$

wobei K_{I_BRG} und K_{3_BRG} gewählte Normierungsfaktoren sind.

Für die Version 1 der Tabelle der Fig. 2 können folgende Regeln zusammengestellt werden:

$$\begin{aligned}\text{wenn } \delta > 0 \text{ und } e = \text{NB oder } \delta < 0 \text{ und } e = \text{PB, dann} \\ \text{BRE_V_I} &= \text{NS} \\ \text{BRE_V_A} &= \text{NS} \\ \text{BRE_H_A} &= \text{NB}\end{aligned}\quad 65$$



BRE_HA = PB
 wenn e = NS oder e = PS, dann
 BRE_VI = (NS o. PS)
 BRE_VA = (NS o. PS)
 5 BRE_HI = (NS o. PS)
 BRE_HA = (NS o. PS)
 wenn $\delta > 0$ und e = PB oder $\delta < 0$ und e = NB, dann
 BRE_VI = PB
 BRE_VA = NB
 10 BRE_HI = PS
 BRE_HA = PS.

Aufgrund der Zeitoptimierung wird der FUZZY_BRG in analytische Ausdrücke wie folgt realisiert:
 wenn ($\delta > 0$ und e < 0) oder ($\delta < 0$ und e > 0) dann
 15 BRE_VI = 0
 BRE_VA = 0
 BRE_HI = $((\mu_{PB})/(2 - \mu_{PB})) \cdot r_{NB}$
 BRE_HA = $((\mu_{PB})/(2 - \mu_{PB})) \cdot r_{PB}$
 und
 20 wenn ($\delta > 0$ und e > 0) oder ($\delta < 0$ und e < 0) dann
 BRE_VI = $((1 - \mu_{NS})/(1 + \mu_{NS})) \cdot r_{NB}$
 BRE_VA = $((1 - \mu_{NS})/(1 + \mu_{NS})) \cdot r_{PB}$
 BRE_HI = 0
 BRE_HA = 0.
 25 Dabei gelten für die gewählte Normierung
 $r_{NB} = -0.667$
 $r_{PB} = 0.667$.

30 $\mu_{PB} = \begin{cases} e & e > 0 \\ -e & e < 0 \end{cases}$
 35 $\mu_{NS} = \begin{cases} 1 - e & e > 0 \\ 1 + e & e < 0 \end{cases}$
 40

Für die anderen Strategien 2—4 der Tabelle der Fig. 2 ergeben sich die folgenden analytischen Ausdrücke:

45	Wenn ($\delta > 0$ und e < 0) oder ($\delta < 0$ und e > 0)	Wenn ($\delta > 0$ und e > 0) oder ($\delta < 0$ und e < 0)
50	Version 2	
55	dann BRE _V I = 0 BRE _H I = 0 BRE _H A = 0	dann BRE _V I = 0 BRE _V A = 0 BRE _H A = 0
60	μ_{PB} BRE _V A = $\frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{PB}$	$1 - \mu_{NS}$ BRE _H I = $\frac{1 - \mu_{NS}}{1 + \mu_{NS}} \cdot r_{PB}$
65		



Version 3

dann

$$\text{BRE_V_I} = 0$$

$$\text{BRE_V_A} = 0$$

$$\text{BRE_H_A} = 0$$

dann

$$\text{BRE_V_I} = 0$$

$$\text{BRE_V_A} = 0$$

$$\text{BRE_H_A} = 0$$

5

$$\text{BRE_H_I} = \frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{NB}$$

$$\text{BRE_H_I} = \frac{1 - \mu_{NS}}{1 + \mu_{NS}} \cdot r_{PB}$$

10

Version 4

dann

$$\text{BRE_V_I} = 0$$

$$\text{BRE_H_I} = 0$$

$$\text{BRE_H_A} = 0$$

dann

$$\text{BRE_V_I} = 0$$

$$\text{BRE_H_I} = 0$$

$$\text{BRE_H_A} = 0$$

15

$$\text{BRE_V_A} = \frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{PB}$$

$$\text{BRE_V_A} = \frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{NB}$$

25

wobei: $r_{NB} = -0,667$

$$e > 0$$

$$\mu_{PB} = \begin{cases}$$

$$r_{PB} = 0,667$$

$$-e \quad e < 0$$

35

$$e = w_{ref} - w \quad \mu_{NB} = \begin{cases} 1 - e & e > 0 \\ 1 + e & e < 0 \end{cases}$$

40

Die obigen Werte für BRE müssen nun noch mit Hilfe des Vorzeichens des Lenkwinkels δ in den Rädern zugeordnete Bremseneingriffswerte z. B. BRE_VL umgewandelt werden. Hieraus ergeben sich dann die Werte für $\Delta\lambda_{is}$ und/oder ΔP_{is} .

Nun wird auf den Hinterachsregler näher eingegangen.

Es handelt sich um einen Modellfolgeregler mit dem Steuerungsanteil 9 und dem Fuzzy-Regler 10. Es wird gebildet

$$\delta_{hs}^* = \delta_{hs} + \Delta\delta_{hs}$$

45

Der Steuerungsanteil ergibt sich aus dem Lenkwinkel vorne δ und der Gierwinkelgeschwindigkeit w zu:

55

$$\delta_{hs} = (1/h_{22}) \cdot (1/h_{22v}) \cdot (\Phi_{22ref} w + h_{21ref} \delta - \Phi_{22} w - h_{21} \delta)$$

Der Fuzzy-Regler ist entweder ein Fuzzy-P-Regler oder ein Fuzzy-PD-Regler. Der Fuzzy-Regler bewertet die Abweichung der Gierwinkelgeschwindigkeit e und erzeugt nach gewissen Regeln die Stellgröße $\Delta\delta_{hs}$:

60

$$\Delta\delta_{hs} = f(w_{ref} - w)$$

Die Begründung für eine derartige Kombination kann wie folgt verdeutlicht werden. Auf der Basis eines Einspurmodells erhält man für die Gierwinkelgeschwindigkeit die folgende Differenzengleichung:

65

$$w(k+1) = \Phi_{22} w(k) + h_{21} \delta(k) + h_{22} \delta_h(k)$$



Im Sinne einer Modellfolgeregelung soll eine gewünschte Gierwinkelgeschwindigkeit w_{ref} , die durch die folgende Differenzengleichung beschrieben wird:

$$w_{\text{ref}}(k+1) = \Phi_{22\text{ref}} w_{\text{ref}}(k) + h_{21\text{ref}} \delta(k),$$

mit Hilfe der Stellgröße δ_h gefolgt werden. Daraus resultiert die gesuchte Stellgröße:

$$\delta_{hs}^* = (1/h_{22}) \cdot (1/h_{22v}) \cdot (\Phi_{22\text{ref}} w_{\text{ref}} + h_{21\text{ref}} \delta - \Phi_{22} w - h_{21} \delta),$$

wobei h_{22v} einen Anpassungsbeiwert darstellt. h_{22} , h_{21} , Φ_{22} sind fahrzeugspezifische Größen und $\Phi_{22\text{ref}}$ und $h_{21\text{ref}}$ sind gewählte Parameter für eine gewünschte Gierwinkelgeschwindigkeit w_{ref} .

Die obige Reglergleichung kann wiederum wie folgt umgeformt werden:

$$\delta_{hs}^* = (1/h_{22})(1/h_{22v})(\Phi_{22\text{ref}} w + h_{21\text{ref}} \delta - \Phi_{22} w - h_{21} \delta) + (1/h_{22})(1/h_{22v})\Phi_{22\text{ref}}(w_{\text{ref}} - w).$$

Vergleicht man die weiter oben angegebene Gleichung für δ_{hs}^* mit der gerade angegebenen Gleichung, so erkennt man:

$$\delta_{hs} = (1/h_{22})(1/h_{22v}) \cdot ((\Phi_{22\text{ref}} - \Phi_{22}) w + (h_{21\text{ref}} - h_{21}) \delta)$$

$$\Delta \delta_{hs} = (1/h_{22})(1/h_{22v}) \Phi_{22\text{ref}} (w_{\text{ref}} - w).$$

Ist der Fuzzy-Regler ein P-Regler, so wird als Eingangsgröße nur die Regelabweichung $e = w_{\text{ref}} - w$ bewertet. Es werden normierte Ein- und Ausgangsgrößen betrachtet. Zwischen den physikalischen und normierten Größen gelten folgende Zusammenhänge:

$$e K_1 = e_N; K_1 > 0$$

$$u_N K_3 = u; K_3 > 0.$$

Die Eingangsgröße e wird auf einen Bereich von -10 und $+10$ normiert. Das heißt: K_1 muß so gewählt werden, daß es folgender Gleichung genügt:

$$e_{\text{max}} \cdot K_1 < 10.0$$

mit e_{max} : größte auftretende Abweichung.

Es hat sich aus Fahrversuchen gezeigt, daß e_{max} in der Realität, solange das Fahrzeug stabil bleibt, den Wert 1.0 rad/s nicht erreicht. Aus diesen Erwägungen heraus wird $K_1 = 10.0$ gewählt.

Tritt der Fall auf, daß $e_{\text{max}} \cdot K_1 > 10.0$ wird, so wird $e_{\text{max}} \cdot K_1$ auf 10.0 begrenzt.

Die Ausgangsgröße u (δ_{hs}) wird über den Faktor K_3 denormiert.

Für K_3 gilt:

$$u_{N\text{max}} \cdot K_3 < u_{\text{max}},$$

mit $u_{N\text{max}} = 6.67$ und $u_{\text{max}} = 0.087 \text{ rad}$, wobei u_{max} der maximale Lenkwinkel der Hinterachse ist. Es folgt dann:

$$K_3 < \frac{0.087}{6.67} = 0.013 \text{ rad}.$$

Die Zugehörigkeitsfunktionen werden als lineare Funktionen entworfen. Die Eingangsgröße e wird in vier unscharfe symmetrische Mengen eingeteilt, die in Fig. 5 gezeigt sind und zwar:

NB = negative big

NS = negative small

PS = positive small

PB = positive big.

Die Ausgangsgröße u wird in drei unscharfe symmetrische Mengen (Fig. 6) eingeteilt:

N = negative

P = positive

Z = approximately zero.

Die Regeln zur Verknüpfung der Ein- und Ausgangsgrößen werden aus einfachen Überlegungen gewonnen:

wenn $e = \text{PB}$; dann $u = \text{N}$

wenn $e = \text{NB}$; dann $u = \text{P}$

wenn $e = (\text{PS oder NS})$; dann $u = \text{Z}$.



Der Fuzzy-Regler wurde mit dem Entwicklungswerkzeug 'TIL-Shell' der Firma Togai InfraLogic entwickelt. Der damit erzeugte Programmcode wird mit Hilfe eines Fuzzy-C-Compilers, der ebenfalls von Togai stammt, in einen C-Programmcode übersetzt und kann in die Simulationsumgebung eingebunden werden.

Eine Implementierung des Regelalgorithmus auf einem Echtzeitsystem im Fahrzeug macht eine Rechenzeitbetrachtung notwendig. Ein großes Einsparungspotential ist in dem Fuzzy-Algorithmus zu sehen. Grundsätzlich stehen zwei Möglichkeiten zur Verfügung:

- Optimierung des Programmcodes zur on-line-Berechnung der Stellgröße,
- Stellgrößenermittlung mittels Kennfeld.

Hier wird die erstgenannte untersucht.

Der von dem TIL-Shell gelieferte C-Code ist in der Regel nicht auf kurze Rechenzeiten ausgelegt und muß optimiert werden. Eine effektivere Vorgehensweise zur Rechenzeitoptimierung ist die Realisierung des Fuzzy-Reglers in Form von analytischen Ausdrücken. Unter den folgenden Voraussetzungen

- symmetrische Mengen,
- MAX-DOT-Inferenz,
- Schwerpunktmethod zur Defuzzifikation

wurde für den obigen Fuzzy-P-Regler die folgende Formel gewonnen:

$$u = \frac{\mu_p - 1}{\mu_p + 1} r_p \operatorname{sign}(e)$$

mit

$\mu_p = 1 - (0.1 K_1 e) \operatorname{sign}(e)$,
 r_p : Schwerpunkt der Ausgangsmenge Positive (P)
($r_p = 6.67$ bei der Normierung von e auf -10 und $+10$).

Durch diese einfachen Umformungen kann der Rechenzeitbedarf des FP-Reglers auf 1/11 des ursprünglichen mit TILshell benötigten Wertes gesenkt werden. Daher wurde diese Realisierung verwendet.

Bei Verwendung eines PD-Reglers werden zur Bildung der Stellgröße u nun die Regelabweichung e und deren zeitliche Ableitung \dot{e} verwendet. Der Regler wird in einer normierten Phasenebene systematisch entworfen. Die Gebietseinteilung der Phasenebene erfolgt durch heuristische Erwägungen.

Die Eingangsgröße e wird in vier unscharfe symmetrische Mengen eingeteilt (Fig. 7):

NB = negative big,
NS = negative small,
PS = positive small,
PB = positive big.

Die beiden Punkte A und B liegen symmetrisch zur Geraden $e = 0$. Durch ein Verschieben dieser Punkte auf der e -Achse kann eine Totzone für e realisiert werden.

Die Eingangsgröße e wird ebenfalls in vier unscharfe symmetrische Mengen eingeteilt (Fig. 8):

NB = negative big,
NS = negative small,
PS = positive small,
PB = positive big.

Die beiden Punkte C und D liegen symmetrisch zur Geraden $e = 0$. Durch ein Verschieben dieser Punkte auf der e -Achse kann eine Totzone für e realisiert werden.

Die normierte Phasenebene wird in sieben unscharfe Gebiete eingeteilt, wobei jedem Gebiet eine unscharfe Ausgangsmenge der Stellgröße u mit gleichem Namen zugeordnet wird (Fig. 9 und Fig. 10):

NB = negative big,
NM = negative medium,
NS = negative small,
Z = approximately zero,
PS = positive small,
PM = positive medium,
PB = positive big.



Die verwendeten Regeln sind:

5	wenn $e=NB$	und $e=NB$	dann $u=PB$
	wenn $e=NB$	und $e=(PS \text{ oder } NS)$	dann $u=PM$
10	wenn $e=NB$	und $e=PB$	dann $u=PS$
	wenn $e=(PS \text{ oder } NS)$	und $e=NB$	dann $u=Z$
15	wenn $e=(PS \text{ oder } NS)$	und $e=(PS \text{ oder } NS)$	dann $u=Z$
20	wenn $e=(PS \text{ oder } NS)$	und $e=PB$	dann $u=Z$
	wenn $e=PB$	und $e=NB$	dann $u=NS$
25	wenn $e=PB$	und $e=(PS \text{ oder } NS)$	dann $u=NM$
30	wenn $e=PB$	und $e=PB$	dann $u=NB$.

Für den Reglerentwurf werden normierte Ein- und Ausgangsgrößen verwendet. Zwischen den physikalischen und normierten Größen gelten folgende Zusammenhänge:

$$\begin{aligned} e_N &= e \cdot K_1; K_1 > 0, \\ e_N &= e \cdot K_2; K_2 > 0, \\ u &= u_N \cdot K_3; K_3 > 0. \end{aligned}$$

Die Ein- und Ausgangsgrößen werden auf Bereiche von -10 bis $+10$ normiert.

Die Normierungsfaktoren K_1 , K_2 und K_3 sind hierbei als Reglerparameter aufzufassen. Aus der Simulation ergaben sich folgende Werte:

$$\begin{aligned} K_1 &= 10 \\ K_2 &= 0.5 \\ K_3 &= 0.02 \text{ bis } 0.04 \end{aligned}$$

Die Einführung von e hat zur Folge, daß der Regler 10 im Echtzeitsystem mehr Rechenzeit in Anspruch nimmt als dafür vorgesehen ist.

Um innerhalb der vorgegebenen Rechenzeit zu bleiben, muß der C-Code des Fuzzy-PD-Reglers optimiert werden. Die vorn schon erwähnte Möglichkeit in Form eines analytischen Ausdrucks kann in ähnlicher Weise hierfür abgeleitet werden. Einige zur Vereinfachung eingeführte Festlegungen (z. B. symmetrische Zugehörigkeitsfunktionen) beschränken den praktischen Einsatz. Daher wurden weitere Bemühungen gemacht, um eine Rechenzeitoptimierung des Fuzzy-PD-Reglers zu erreichen.

Eine neue Möglichkeit der Optimierung basiert auf der Idee, durch systematische und intelligente Vermeidung redundanter und für jeweils aktuelle Systemzustände nicht aussagekräftiger Operationen eine nennenswerte Einsparung an Berechnungsaufwand zu erzielen.

Bei herkömmlicher Vorgehensweise sind für den Fuzzy-PD-Regler in jedem Zyklus acht Zugehörigkeitswerte zu berechnen und neun Regeln auszuwerten, was je nach verwendeter Inferenzmethode sehr aufwendig sein kann. Aus den hierdurch ermittelten μ_{ij} wird nun entsprechend der verwendeten Defuzzifikationsmethode u_N bestimmt, was ebenfalls beträchtlichen Aufwand darstellen kann.

Der Rechenzeitgewinn, der mit der erwähnten Systematik erreicht werden kann, resultiert vorwiegend aus der Vermeidung redundanter (Rechen-)Operationen in Abhängigkeit des jeweils (zur Laufzeit) aktuellen Systemzustandes. Beispielsweise kann die Interpretation spezieller Regeln, die mit einem speziellen Systemzustand in Verbindung gebracht werden können, unter Umständen eingespart werden, wenn bereits bekannt ist, daß sich das zu regelnde System augenblicklich in einem völlig anderen Bereich des Zustandsraums befindet. Die Abgrenzung dieser Bereiche des Zustandsraums gegeneinander wird hierbei aus der Fuzzy-Regelbasis ermittelt.



Diese Strategie wird naheliegenderweise in algorithmischer Form, wie zum Beispiel als Programm in einer prozeduralen Programmiersprache, niedergelegt. Dieser Algorithmus repräsentiert einen binären Entscheidungsbaum, an dessen Zweigen nur noch geschlossene algebraische Ausdrücke für die zu ermittelnden neuen Werte der Ausgangsvariablen ausgewertet werden müssen. In Abhängigkeit vom jeweils aktuellen Systemzustand werden die Ausgangsgrößen des Reglers auf verschiedene Art und Weise, d. h. durch Auswertung anderer, ausgewählter Regelsätze ermittelt. 5

Die beiden Regler 5 und 10 bewerten gleichzeitig die Abweichung der Gierwinkelgeschwindigkeit und arbeiten mit gleicher Priorität. Es soll nun mit Hilfe einer Anpassung (FUZZY ANPASSUNG) die die Längs- und Querschleunigung bewertet, die geeignete Gewichtung auf die Lenkung (Faktor d_{K_3}) und die Bremsung (Faktor $d_{K_3_BRG}$) verteilt werden. So soll das Kraftschlußpotential für Längs- und Querdynamik besser ausgenutzt werden. Die mit den Gewichtungsfaktoren modifizierten Stellgrößen sind dann: 10

$$\begin{aligned}\Delta\delta^*_{hs} &= d_{K_3} \Delta\delta_{hs} \\ \Delta\lambda^*_{is} &= d_{K_3_BRG} \cdot \Delta\lambda_{is} \\ \Delta P^*_{is} &= d_{K_3_BRG} \cdot \Delta P_{is}\end{aligned} \quad 15$$

wobei

$$\begin{aligned}0 &\leq d_{K_3} \leq 1 \\ 0 &\leq d_{K_3_BRG} \leq 1.\end{aligned} \quad 20$$

Es ist sinnvoll, in der (x_1, x_2) -Ebene mit den Größen

$$\begin{aligned}x_1 &= b^2x + b^2y \\ x_2 &= \text{Abs}(b_x/b_y)\end{aligned} \quad 25$$

b_x = Längsbeschleunigung
 b_y = Querschleunigung
Abs = Betrag

die Gebietseinteilungen für $d_{K_3_BRG}$ zu definieren. Fig. 11 zeigt dann die Regeln zur Bestimmung von $d_{K_3_BRG}$. Die verwendeten Zugehörigkeitsfunktionen für x_1, x_2 und $d_{K_3_BRG}$ werden in Fig. 12 bis Fig. 14 wiedergegeben. 30

Für die Hinterachslenkung gilt dann

$$d_{K_3} = 1 - d_{K_3_BRG}. \quad 35$$

Patentansprüche

1. Fahrdynamikregelsystem enthaltend ein Antiblockierregler, der aus vorgegebenen Sollschlupfwerten λ_{is} im Vergleich zu ermittelten Schlupfwerten λ_i an den Rädern erste Bremsdrucksollwerte P_{is} für die Fahrzeugräder ermittelt, wobei die Sollwerte P_{is} mittels eines Druckreglers eingeregelt werden und wobei die ersten Drucksollwerte P_{is} durch einen Bremsregler zwecks Stabilitätserhöhung des Fahrzeugs unter Verwendung der ermittelten Größen Vorderachslenkwinkel δ und Giergeschwindigkeit w des Fahrzeugs in zweite Bremsdrucksollwerte $P^*_{is} = P_{is} + \Delta P_{is}$ umgewandelt werden, dadurch gekennzeichnet, daß der Bremsregler ein Fuzzy-Bremsregler ist. 40
2. Fahrdynamikregelsystem enthaltend ein Antiblockierregler, der aus Sollschlupfwerten λ^*_{is} im Vergleich zu ermittelten Schlupfwerten λ_i an den Rädern Bremsdrucksollwerte P_{is} für die Fahrzeugräder ermittelt, wobei die Sollwerte P_{is} mittels eines Druckreglers eingeregelt werden und wobei vorgegebene Schlupfwerte λ_{is} durch einen Bremsregler zwecks Stabilitätserhöhung des Fahrzeugs unter Verwendung der ermittelten Größen Vorderachslenkwinkel δ und Giergeschwindigkeit w des Fahrzeugs in die Schlupfsollwerte $\lambda^*_{is} = \lambda_{is} + \Delta\lambda_{is}$ umgewandelt werden, dadurch gekennzeichnet, daß der Bremsregler ein Fuzzy-Bremsregler ist. 45
3. Fahrdynamikregelsystem nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Fuzzy-Bremsregler die Größen ΔP_{is} oder $\Delta\lambda_{is}$ unter Anwendung des folgenden Verfahrens ermittelt: 50
 - a) die Eingangsgröße $e = w_{Ref} - w$ (wobei w_{Ref} eine vorgegebene, vom Lenkwinkel und der Fahrzeuggeschwindigkeit abhängige Referenzgröße ist) wird auf einen Bereich von -1 bis $+1$ normiert und in vier unscharfe symmetrische Mengen eingeteilt
 - $e_N = \text{NB (negative big)}$
 - $e_N = \text{NS (negative small)}$
 - $e_N = \text{PS (positive small)}$
 - $e_N = \text{PB (positive big)}$
 - b) die Ausgangsgröße (Bremseneingriffe) BRE wird auf einen Bereich BRE_{min} und BRE_{max} normiert und ebenfalls in vier unscharfe symmetrische Mengen eingeteilt
 - $BRE_N = \text{NB (negative big)}$
 - $BRE_N = \text{NS (negative small)}$
 - $BRE_N = \text{PS (positive small)}$
 - $BRE_N = \text{PB (positive big)}$



c) Es werden folgende Regeln angewendet: (alternativ c1 oder c2, c3, c4)

		Wenn ($\delta > 0$ und $e = NB$)	Wenn $e = NS$	Wenn ($\delta > 0$ und $e = PB$)
5		oder ($\delta < 0$ und $e = PB$)	oder $e = PS$	oder ($\delta < 0$ und $e = NB$)
		ist	ist	ist
10	c1)	dann	dann	dann
		BRE_V_I = NS	BRE_V_I = NS oder PS	BRE_V_I = PB
		BRE_V_A = NS	BRE_V_A = NS oder PS	BRE_V_A = NB
15		BRE_H_I = NB	BRE_H_I = NS oder PS	BRE_H_I = PS
		BRE_H_A = PB	BRE_H_A = NS oder PS	BRE_H_A = PS
20	c2)	dann	dann	dann
		BRE_V_I = NS	wie oben	BRE_V_I = PS
		BRE_V_A = PB		BRE_V_A = PS
25		BRE_H_I = NS		BRE_H_I = PB
		BRE_H_A = NS		BRE_H_A = PS
30	c3)	dann	dann	dann
		BRE_V_I = NS	wie oben	BRE_V_I = PS
35		BRE_V_A = NS		BRE_V_A = PS
		BRE_H_I = NB		BRE_H_I = PB
40		BRE_H_A = NS		BRE_H_A = PS
45	c4)	dann	dann	dann
		BRE_V_I = NS	wie oben	BRE_V_I = PS
		BRE_V_A = PB		BRE_V_A = NB
50		BRE_H_I = NS		BRE_H_I = PS
		BRE_H_A = NS		BRE_H_A = PS

wobei H für hinten, V für vorn, I für innen und A für außen steht.

d) Die gemäß gewonnenen Fuzzy-BRE werden wie folgt in analytische Ausdrücke umgewandelt; die Vorschriften gemäß d1) bis d4) sind alternativ anwendbar.



	Wenn δ und ϵ unterschiedliche Vorzeichen haben	Wenn δ und ϵ gleiche Vorzeichen haben	
			5
d1)	dann	dann	
	BRE_V_I = 0	BRE_H_I = 0	10
	BRE_V_A = 0	BRE_H_A = 0	
	μ_{PB}	$1 - \mu_{NS}$	15
	BRE_H_I = $\frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{NB}$	BRE_V_I = $\frac{1 - \mu_{NS}}{1 + \mu_{NS}} \cdot r_{NB}$	
			20
	μ_{PB}	$1 - \mu_{NS}$	
	BRE_H_A = $\frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{PB}$	BRE_V_A = $\frac{1 - \mu_{NS}}{1 + \mu_{NS}} \cdot r_{PB}$	25
d2)	dann	dann	
	BRE_V_I = 0	BRE_V_I = 0	30
	BRE_H_I = 0	BRE_V_A = 0	
	BRE_H_A = 0	BRE_H_A = 0	35
	μ_{PB}	$1 - \mu_{NS}$	
	BRE_V_A = $\frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{PB}$	BRE_H_I = $\frac{1 - \mu_{NS}}{1 + \mu_{NS}} \cdot r_{PB}$	40
			45
			50
			55
			60
			65

d3) dann dann

BRE_V_I = 0 BRE_V_I = 0

BRE_V_A = 0 BRE_V_A = 0

BRE_H_A = 0 BRE_H_A = 0

μ_{PB} $1 - \mu_{NS}$

BRE_H_I = $\frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{NB}$ BRE_H_I = $\frac{1 - \mu_{NS}}{1 + \mu_{NS}} \cdot r_{PB}$

d4) dann dann

BRE_V_I = 0 BRE_V_I = 0

BRE_H_I = 0 BRE_H_I = 0

BRE_H_A = 0 BRE_H_A = 0

μ_{PB} μ_{PB}

BRE_V_A = $\frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{PB}$ BRE_V_A = $\frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{NB}$

wobei: $r_{NB} = -0,667$ e $e > 0$

$\mu_{PB} = \begin{cases} e & e > 0 \\ -e & e < 0 \end{cases}$

$r_{PB} = 0,667$ $-e$ $e < 0$

$e = w_{ref} - w$ $\mu_{NB} = \begin{cases} 1 - e & e > 0 \\ 1 + e & e < 0 \end{cases}$

e) die mit K3_BRG rücknormierten gültigen BRE-Werte werden als $\Delta \lambda_{is}$ bzw. ΔP_{is} weiterverwendet, wobei mittels des Lenkwinkels δ festgestellt wird, welchen Rädern die Werte für innen und außen zugeordnet werden müssen.

4. Fahrdynamikregelsystem nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Fuzzy-Bremsregler die Größen ΔP_{is} bzw. $\Delta \lambda_{is}$ unter Anwendung des folgenden Verfahrens aus den Eingangsgrößen δ und $e = w_{ref} - w$ (w_{ref} ist eine vorgegebene, vom Lenkwinkel und der Fahrzeuggeschwindigkeit abhängige Größe) ermittelt:

a) Es werden Bremseneingriffe BRE nach Maßgabe der folgenden Beziehungen ermittelt:



	Wenn δ und ϵ unterschiedliche Vorzeichen haben	Wenn δ und ϵ gleiche Vorzeichen haben	
			5
a1)	dann $BRE_V_I = 0$ $BRE_V_A = 0$	dann $BRE_H_I = 0$ $BRE_H_A = 0$	10
	μ_{PB} $BRE_H_I = \frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{NB}$	$1 - \mu_{KS}$ $BRE_V_I = \frac{1 - \mu_{KS}}{1 + \mu_{KS}} \cdot r_{KB}$	15
	μ_{PB} $BRE_H_A = \frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{PB}$	$1 - \mu_{KS}$ $BRE_V_A = \frac{1 - \mu_{KS}}{1 + \mu_{KS}} \cdot r_{PB}$	20
a2)	dann $BRE_V_I = 0$ $BRE_H_I = 0$ $BRE_H_A = 0$	dann $BRE_V_I = 0$ $BRE_V_A = 0$ $BRE_H_A = 0$	25
	μ_{PB} $BRE_V_A = \frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{PB}$	$1 - \mu_{KS}$ $BRE_H_I = \frac{1 - \mu_{KS}}{1 + \mu_{KS}} \cdot r_{PB}$	30
	μ_{PB} $BRE_H_I = \frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{NB}$	$1 - \mu_{KS}$ $BRE_H_I = \frac{1 - \mu_{KS}}{1 + \mu_{KS}} \cdot r_{PB}$	35
a3)	dann $BRE_V_I = 0$ $BRE_V_A = 0$ $BRE_H_A = 0$	dann $BRE_V_I = 0$ $BRE_V_A = 0$ $BRE_H_A = 0$	40
	μ_{PB} $BRE_H_I = \frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{NB}$	$1 - \mu_{KS}$ $BRE_H_I = \frac{1 - \mu_{KS}}{1 + \mu_{KS}} \cdot r_{PB}$	45
	μ_{PB} $BRE_H_I = \frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{NB}$	$1 - \mu_{KS}$ $BRE_H_I = \frac{1 - \mu_{KS}}{1 + \mu_{KS}} \cdot r_{PB}$	50
a4)	dann $BRE_V_I = 0$ $BRE_H_I = 0$ $BRE_H_A = 0$	dann $BRE_V_I = 0$ $BRE_H_I = 0$ $BRE_H_A = 0$	55
	μ_{PB} $BRE_V_A = \frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{PB}$	μ_{PB} $BRE_V_A = \frac{\mu_{PB}}{2 - \mu_{PB}} \cdot r_{NB}$	60

wobei V für vorne, H für hinten, I für innen und A für außen steht, wobei gilt: $r_{NB} = -2/3$, $r_{PB} = +2/3$ und 65



$$\mu_{PB} = \begin{cases} e & e > 0 \\ -e & e < 0 \end{cases}$$

$$\mu_{NS} = \begin{cases} 1 - e & e > 0 \\ 1 + e & e < 0 \end{cases}$$

b) die mit K3 BRG rücknormierten ermittelten BRE-Werte werden als ΔP_{is} bzw. $\Delta \lambda_{is}$ weiterverwendet, wobei mittels des Lenkwinkels δ festgelegt wird, welchen Rädern die Werte für innen und außen zugeordnet werden.

5. Fahrdynamikregelsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß es zusätzlich einen Hinterachslenkungsregler umfaßt.

6. Fahrdynamikregelsystem nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß der Hinterachslenkungsregler ein Modellfolgerregler mit einem Steuerungsanteil und einem Fuzzy-Regler ist, wobei der Steuerungsanteil einen ersten Sollhinterachslenkwinkel δ_{hs} , der vom Vorderradlenkwinkel δ und der Giergeschwindigkeit w abhängt, erzeugt und der Fuzzy-Regler einen Korrekturwert $\Delta \delta_{hs}$ erzeugt, woraus ein zweiter Sollwert $\delta^*_{hs} = \delta_{hs} + \Delta \delta_{hs}$ erzeugt wird und daß der Sollwert mittels eines Lenkwinkelreglers eingestellt wird.

7. Fahrdynamikregelsystem nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Wert δ_{hs} nach Maßgabe der Beziehung

$$\delta_{hs} = (1/h_{22}) \cdot (1/h_{22v}) \cdot [(\Phi_{22ref} - \Phi_{22}) w + (h_{21ref} - h_{21}) \delta]$$

gebildet wird, wobei h_{22v} einen Anpassungsbeiwert darstellt, h_{22} , h_{21} , Φ_{22} fahrzeugspezifische Größen und Φ_{22ref} und h_{21ref} gewählte Parameter für eine gewünschte Giergeschwindigkeit w_{ref} sind.

8. Fahrdynamikregelsystem nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, daß der Korrekturwert $\Delta \delta_{hs}$ nach Maßgabe der Gleichung

$$\Delta \delta_{hs} = (1/h_{22}) \cdot (1/h_{22v}) \cdot \Phi_{22ref} (w_{Ref} - w)$$

ermittelt wird, wobei w_{Ref} ein vom Lenkwinkel abhängiger Sollwert der Giergeschwindigkeit ist, h_{22} , h_{21} , Φ_{22} fahrzeugspezifische Größen und Φ_{22ref} und h_{21ref} gewählte Parameter für eine gewünschte Gierwinkelgeschwindigkeit w_{ref} sind.

9. Fahrdynamikregelsystem nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Ausgangsgröße u_N des Fuzzy-Reglers nach Maßgabe der Beziehung

$$u_N = \frac{\mu_P - 1}{\mu_P + 1} \cdot r_P \cdot \text{sign}(e)$$

$$\text{sign}(e) = \begin{cases} e & e > 0 \\ -e & e < 0 \end{cases}$$

ermittelt wird, wobei $\mu_P = 1 - (0.1 \cdot K_1 \cdot e) \text{sign}(e)$ ist, wobei $K_1 = 10$, $e = (w_{Ref} - w)$, und r_P (mit $r_P = 6.67$) der Schwerpunkt der Ausgangsmenge Positive (P) ist und gemäß $\Delta \delta_{hs} (= 0.013 \cdot u_N)$ in den Korrekturwert $\Delta \delta_{hs}$ umgewandelt wird.

10. Fahrdynamikregelsystem nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, daß im Fuzzy-Rechner die Eingangsgrößen $e = (w_{Ref} - w)$ und e verarbeitet werden, und daß die Ausgangsgröße u nach Maßgabe der folgenden Regeln gewonnen wird:



wenn e=NB	und e=NB	dann u=PB	
wenn e=NB	und e= (PS oder NS)	dann u=PM	5
wenn e=NB	und e=PB	dann u=PS	
wenn e= (PS oder NS)	und e=NB	dann u=Z	10
wenn e= (PS oder NS)	und e= (PS oder NS)	dann u=Z	15
wenn e= (PS oder NS)	und e=PB	dann u=Z	
wenn e=PB	und e=NB	dann u=NS	20
wenn e=PB	und e= (PS oder NS)	dann u=NM	25
wenn e=PB	und e=PB	dann u=NB	30
wobei			
NB = negative big,			
NM = negative medium,			35
NS = negative small,			
Z = approximately zero,			
PS = positive small,			
PM = positive medium,			
PB = positive big			40
bedeutet und daß die Ausgangsgröße u durch folgende Beziehung in den Korrekturwert $\Delta\delta_{hs}$ umgewandelt wird:			
$\Delta\delta_{hs} = 0.013 \cdot u$			45
11. Fahrdynamikregelsystem nach einem der Ansprüche 5 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß eine Anpassung vorgesehen ist, die den Einfluß der Korrekturgrößen ΔP_{1s} bzw. $\Delta\lambda_{1s}$ und δ_{hs} durch Gewichtungswerte ($dK3$) für die Lenkung und $dK3_BRG$ für die Bremsung variiert, wobei die Gewichtungswerte zwischen 0 und 1 liegen.			
12. Fahrdynamikregelsystem, nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß die Gewichtungswerte durch Fuzzy ermittelt werden.			50

Hierzu 7 Seite(n) Zeichnungen

55

60

65



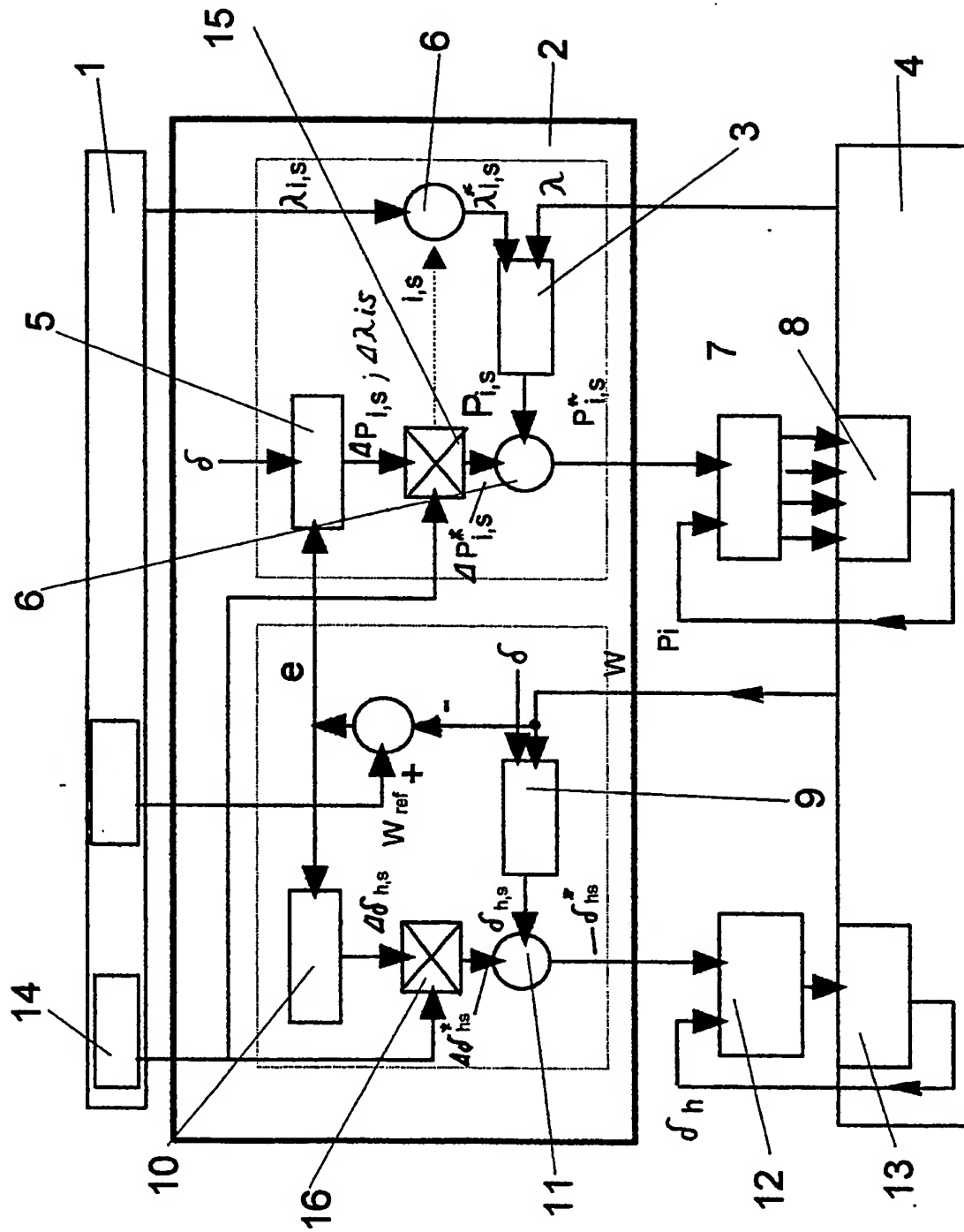


Fig1



Version	übersteuernd	untersteuernd
1	h I unterbremst (h A überbremst)	v A unterbremst (V I überbremst)
2	v A überbremst	h I überbremst
3	h I unterbremst	h I überbremst
4	v A überbremst	v A unterbremst

Fig 2



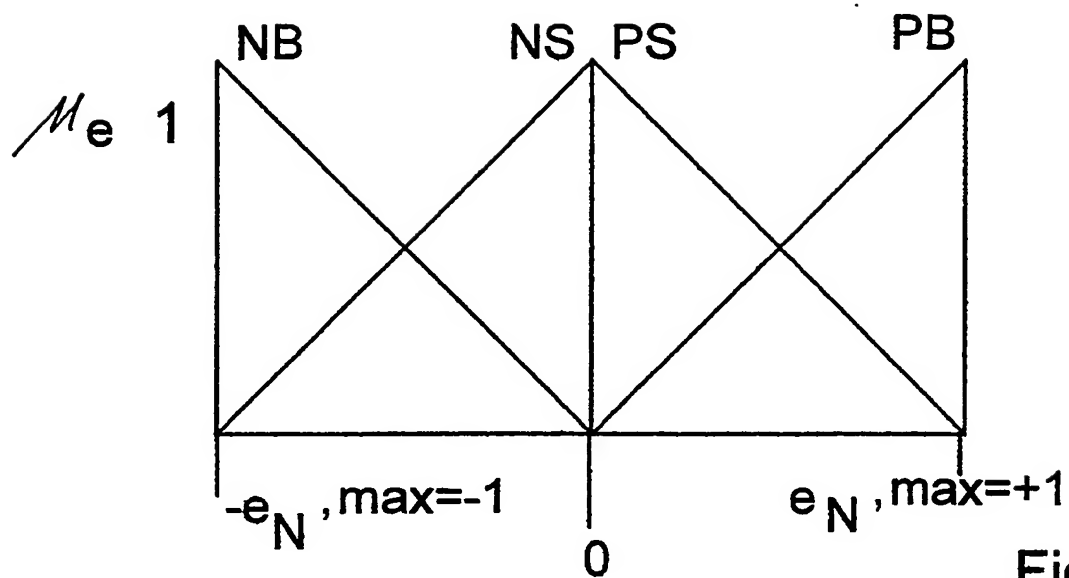


Fig3

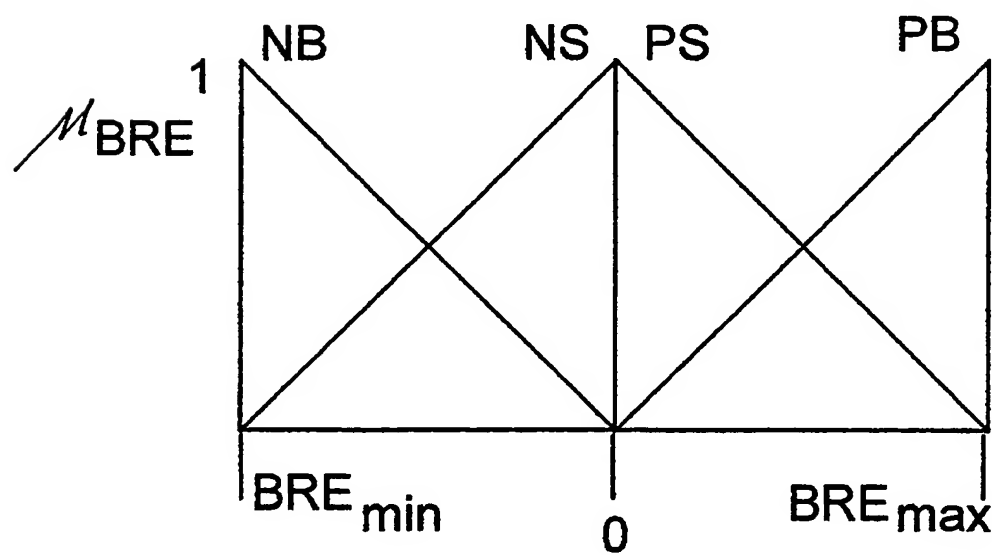


Fig4

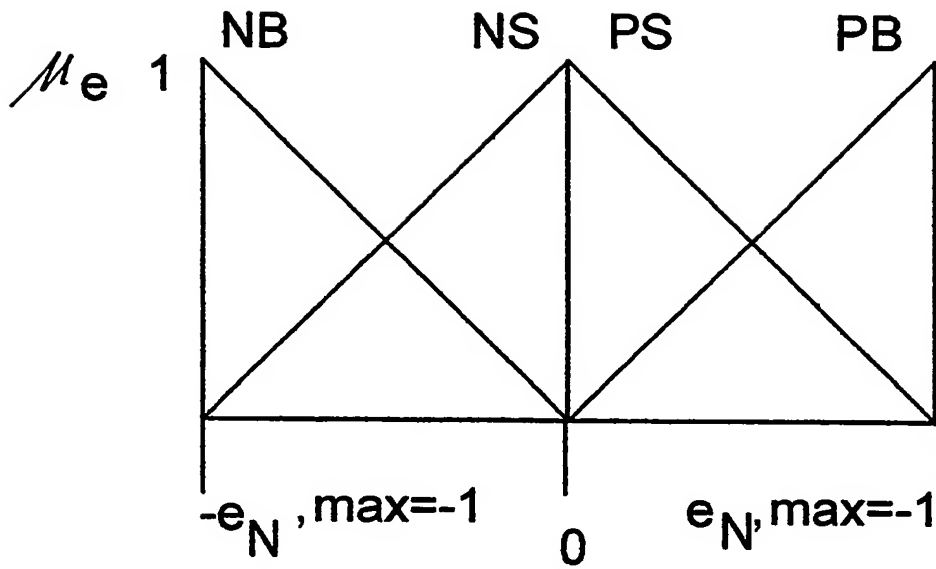


Fig5

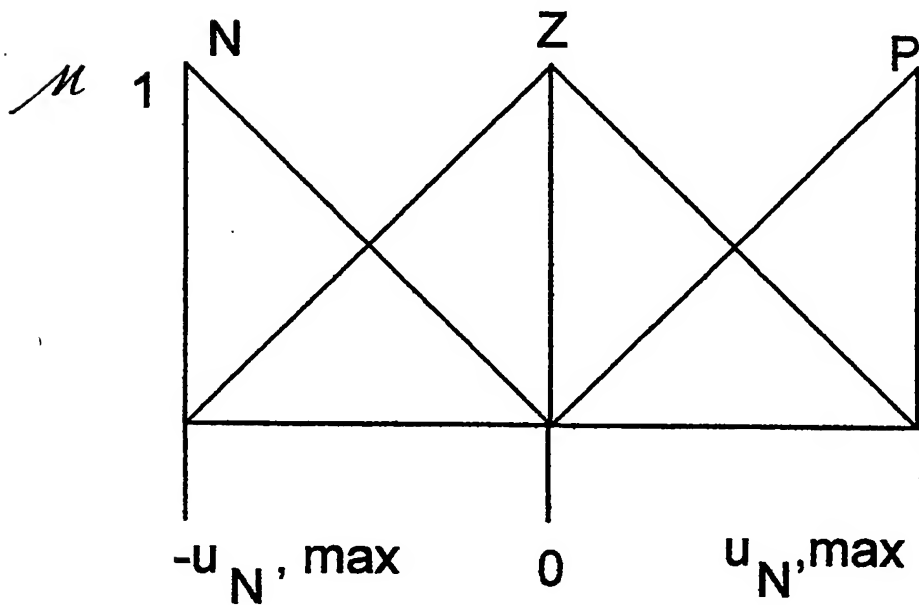


Fig6

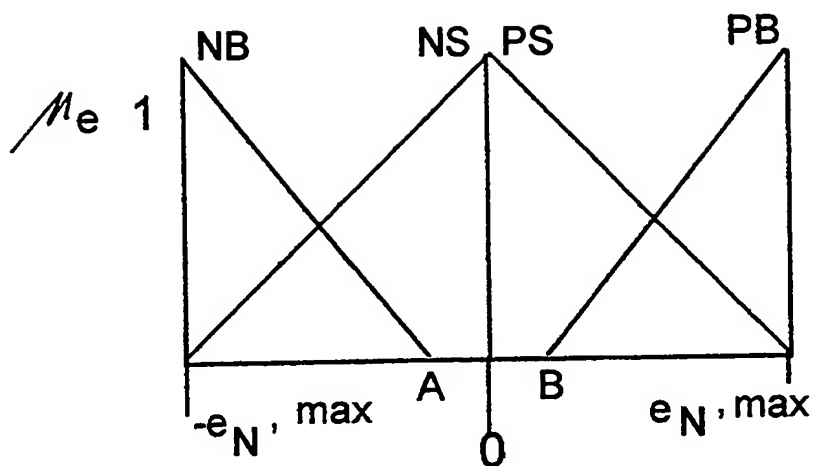


Fig7

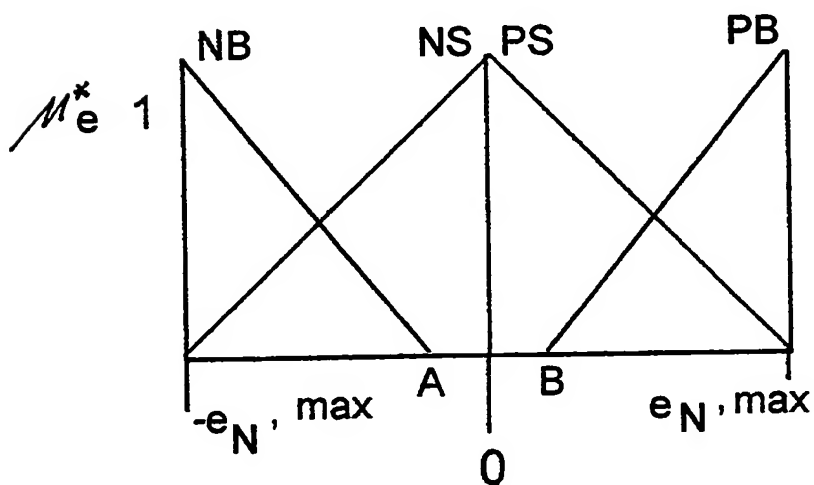


Fig8

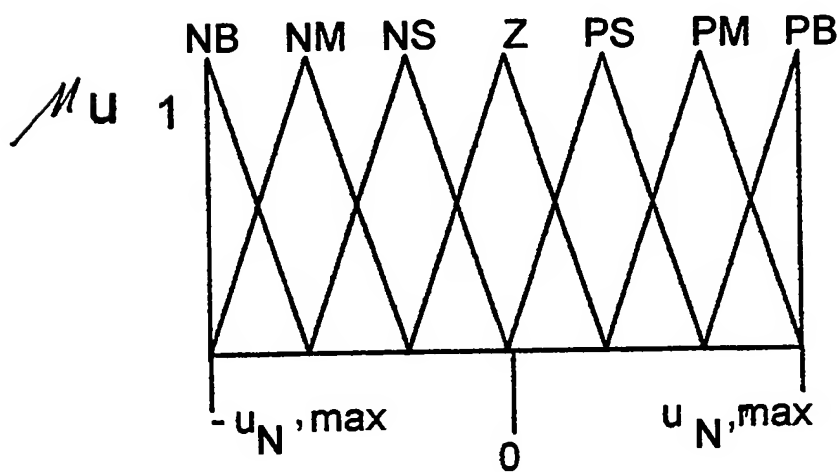


Fig9

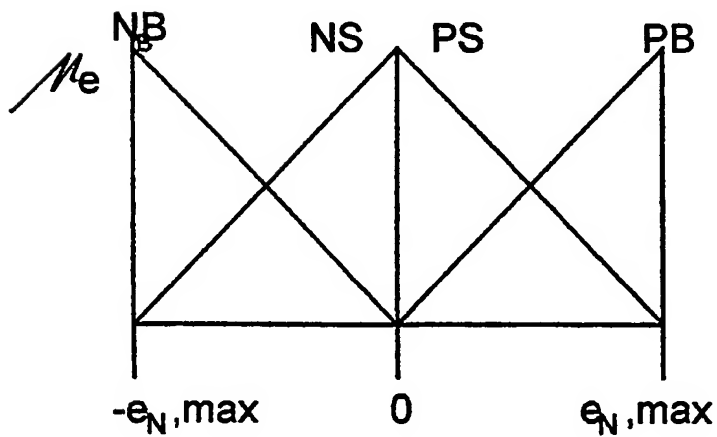
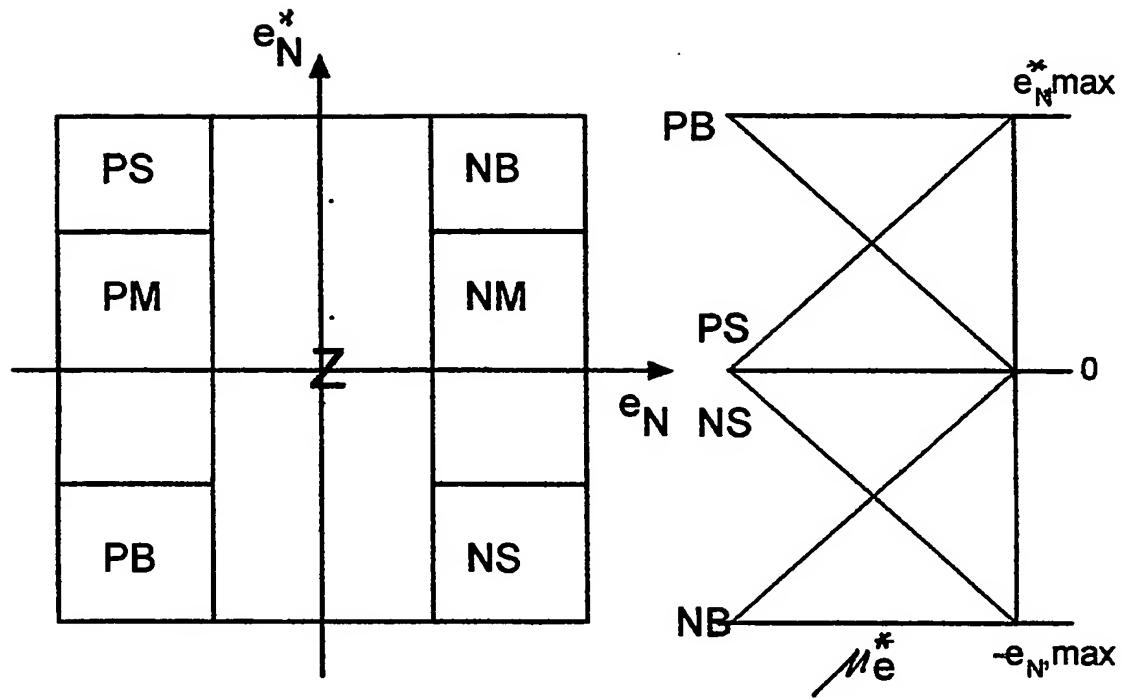


Fig10



$x_1 \backslash x_2$	S	M	B
S	B	B	M
M	B	M	S
B	M	S	S

Fig11

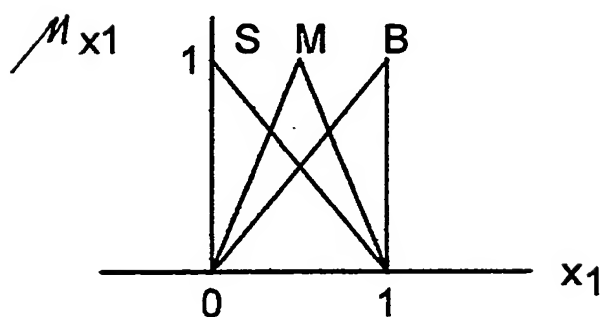


Fig12

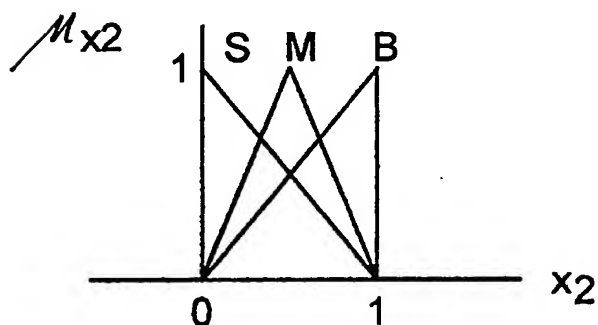


Fig13

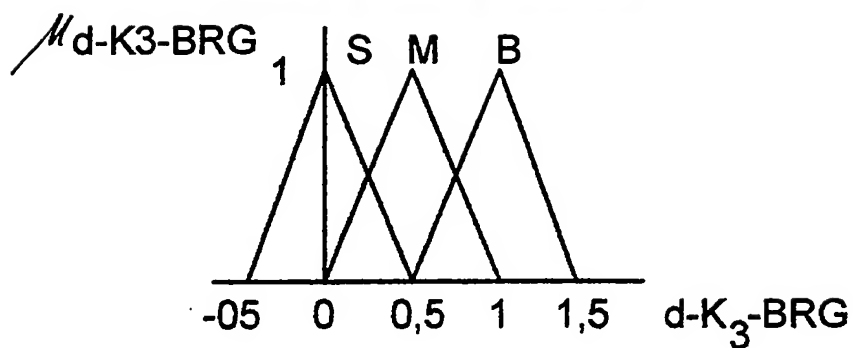


Fig14